

OCA

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

25X1

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

S-E-C-R-E-T

DRAFTING COPY

COUNTRY East Germany

REPORT

SUBJECT Regulations Governing Wages in Inland
Shipping in 1957

DATE DISTR. 2 MAY 1957

NO. PAGES 1

REQUIREMENT
NO. RDDATE OF
INFO.

REFERENCES

25X1

PLACE &
DATE AC

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

25X1

a directive, dated 28 August 1956,
issued by the Ministry of Labor and Vocational Training, East Berlin,
concerning the new regulation of governing wages in inland shipping in
1957.

(5 pages in German).

Comment:

The abbreviations used in the attachment have the following meaning:
SD - Schleppdampfer (tugboat), SF - possibly Schleppfrachter (tug-freighter),
SK - Schleppkähne (dumb barges), MS - Motorschuten (motor barges),
BM - Bootsmann (boatswain), Sfr - Schiffsfuehrer (captain), HVS - Hauptverwaltung
Schiffahrt (Main Administration Navigation of the Ministry of Traffic),
ZV - Zentralvorstand, (central managing board), IG - Industriegewerkschaft
(industrial trade union).

25X1

25X1

25X1

OK

S-E-C-R-E-T

25X1

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR	X	FBI		AEC			
(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#")													

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

Absturz

Berlin, den
B./G.

Vertraulich

Betr.: Neufestlegung der Löhne in der Binnenschiffahrt
für das Jahr 1957

Von Seiten der HVS und des ZV der IG. Transport wird zur Zeit an der Neufestlegung der Löhne innerhalb der IG Transport gearbeitet. Dabei soll eine Angleichung der zur IG Transport gehörenden Betriebe erfolgen. Es ist beabsichtigt, für die Schiffahrt die Löhne der "Lehnanlage zur Direktive des Ministeriums für Verkehrswesen 1956 S. 4/b." in den VEB Hafenschlagsbetrieben und VEB Seehäfen "nach Ortsklasse A" zugrunde zu legen.

Dies würde bedeuten, daß die Unterschiede zwischen Häfen und Schiffahrt beseitigt würden. Eine Gegenüberstellung der alten und neuen Zeitlohn - Stundensätze würde folgendes Bild ergeben. (siehe Anlage).

Legt man die Lohnsumme des Monats Juli 56 zugrunde und rechnet diese Summe 11 x ergibt sich:

Julii Lohnfonds A	<u>710.200,- x 11 =</u>
Jahressumme	<u>7815.200,- = 11 %</u>
	<u>8.597.000</u>

Beim derzeitigen Personal-Bestand unseres Betriebes ergibt dies einen Mehrverbrauch an Lohn von

DM 859.705,-- also

eine Ges. Lohnsumme von 8.675.000 DM

(Erläuterung Julilohn x 11 weil der Lohn für 2 Wintermonate ungefähr die gleiche Summe beträgt.)

Die Entlohnung der Besatzungsmitglieder, besonders aber der Schiffsführer kommt zur Zeit einer ungesunden Gleichmacherei gleich.

- 2 -

Zum Beispiel hat ein Schiffsführer auf einer 100 to Schute den gleichen Lohn (1,43 DM) wie sie beim Koll. auf einen 1000 to Schiff. Der Unterschied sei es an Verantwortung oder der Schwere der Arbeit, ist ja doch ein gewaltiger.
Wir schlagen deshalb vor, dem Schiffsführer entsprechend der Größe der Fahrzeuge, (Leertonne) einen Monatlichen Zuschlag zu bezahlen und zwar pro Leertonne 0,10 DM ab Fincowmaß.
Das würde bedeuten, daß der Schiffsführer auf einen 200 to Schiff im Monat 20,- DM als Zulage erhält, während dem Koll. auf einen 500 to Schiff 50,- und bei einem Schiffsführer auf einen 1000 to Schiff eben 100,- DM.
Hierdurch würde unserem Betrieb bei 160.000 to einsatzfähiger Flotte im Monat 16.000 und im Jahr 192.000 DM mehr Kosten entstehen. Hierdurch würde erreicht, daß die Koll. entsprechend der Schwere der Arbeit und der Höhe der Verantwortung entlohnt würden.

Ferner würde erreicht, daß die Besetzung unserer großen Schiffe keine so großen Schwierigkeiten bereiten würde, da besonders die jungen Koll. durch den materiellen Anreiz ein größeres Schiff übernehmen würde.

Unsere 50 und 60 jährigen Koll. würden gern mit einer geringeren Zulage einverstanden sein, wenn sie hierfür kleinere Schiffe erhielten, was ihnen besonders die Arbeit erleichtert. Eine ähnliche Regelung sollte für die Bm. und Heizer getroffen werden. Die Gewährung eines Zuschlages ist ferner erforderlich, da der Unterschied zwischen dem Stundenlohn des Bootsm. 1,38 DM und des Schiffsführers 1,54 DM zu niedrig ist und mit den 0,16 DM pro Stunde die Verantwortung auf keinen Fall bezahlt ist. Eine ähnliche Regelung sollte auch mit den Schiffsführern auf den SD getroffen werden. Deren Zulage sollte auf den Trossenzug gegeben werden ab 2000 Kgr.

2000	-	2500	40,-	DM
2500	-	3000	50,-	"
3000	-	3500	60,-	"
3500	-	4000 u. mehr	70,-	"

Beim derzeitigen Stand unserer Schlepper wurde diese eine monatl. Summe von rund 3.000,- DM od. jährlich 36.000,- " ergeben.

Da die Maschinisten maßgeblich an der Leistung der Schlepper beteiligt sind bzw. diese im hohen Maße beeinflussen, sollte man ihnen entweder denselben Zuschlag, zumindest 50 % desselben gewähren.

Hierdurch würde erreicht, daß mit der Zugleistung keine Zurück-erhaltung geübt würde.

Ferner müßte den Besatzungen auf den Schrägdeckern ein weiterer Zuschlag gewährt werden (s. Regelung Bln.)

Bei Tauchtiefenbeschränkung gilt die lt. Attest freigegebene Menge als Leertonnage.

- 3 -

Regelung der Besatzungsordnung

Bei einer zu erwartenden Lohnregelung muß die Frage der Besatzung endgültig mit geregelt werden.
Wir wiederholen die sehr langen geforderte Herausnahme der Lehrfl. aus der Besatzungsvorschrift. Das würde bedeuten, daß:

1. Für unsere Lehrlinge das Jugendschutzgesetz betr. Einhaltung der gesetzlichen Arbeitszeit verwirktlicht wird.
2. Das Arbeiten der weiblichen Hilfskraft an Stelle eines Lehrlings beseitigt würde.
3. Unser Betrieb jährlich mindestens 180 - 200.000 DM einsparen würde und
4. eine weit größere Anzahl von Lehrlingen untergebracht werden könnte und
5. nur dem Schiffsführer ein Lehrling zugewiesen und anvertraut wird, der fachlich, politisch und moralisch in der Lage ist, einen jungen Menschen im Sinne unseres Staates zu erziehen.

Besatzung für SK.

SFr.

Bez.

1 Schute bis 130 te	1	
2 von 130 - einschl. Bresl.mäß	1	1
3 gr. Bresl.mäß u. größer	1	2

Das soll jedoch nicht heißen, daß alle Schiffe ohne Lehrlinge fahren sollen. Im Gegenteil, jeder Schiffsführer darf befähigt ist, Lehrlinge auszubilden und auf dessen Fahrzeug der entsprechende Platz, das heißt, eine Kajüte für den Lehrling vorhanden ist, wird auf Anforderung einen Lehrling an Bord erhalten.
Wo diese Voraussetzungen jedoch fehlen, ordnet hieraus für den Betrieb nicht die Pflicht, den fehlenden Lehrling zu bezahlen bzw. an Stelle dessen eine weibliche Hilfskraft einzustellen.
Fällt diese Regelung weg, das heißt, Einstellung der Ehefrau als Hilfskraft, wird ein großer Teil der Schiffsführer, die bis jetzt die Ausbildung eines Lehrlings ablehnen, einen solchen an Bord nehmen. Dem Betrieb wird hierdurch geholfen, da wir in verstärktem Maße Nachwuchs heranziehen können.
Das bedeutet gleichzeitig, daß die Frauen die am Stelle eines Lehrlings ablehnen einen solchen an Bord nehmen.

Bootsmanns Fahren auch als Bootmann bezahlt werden (bisher als Hilfskraft und für die prod. Arbeitstd. Ausgleich zum Bootsmann). Nach der neuen Regelung würde unser Betrieb rund 40 Bootsmänner mehr benötigen, auf der anderen Seite würde aber der Lohn für lehrlende Lehrlinge und für rund 120 Hilfskräfte an Stelle von Lehrlingen eingespart. Diese Einsparung beläuft sich auf 180 - 200.000,- zur Vorbereitung der I. Ökonomischen - Betriebskonferenz unterbreitet.)

-4-

Entwurfsmerkmale - Binnenschiffahrt

Lohngruppe I

Jugendliche mit Qualifizierungsvertrag Mindestalter 16 Jahre.

Lohngruppe II Zeitlohn 1,02

Umschüler und Anlernlinge (bis 18 Jahre) bis zu einer Dauer von 6 Monaten. Auf Antrag des Schiffsführers kann bei guter Eignung diese Frist auf 3 Monate verkürzt werden.

Lohngruppe 3 Zeitlohn 1,12

Bootsm. Umschüler - Anlernling ab 6. Monat bzw. 3. Monat

auf Antrag des Schiffsführers.

Heizer Anlernling bis zu einer Dauer von 3 Monate, weibl.

Bootsm. ohne Prüfung mit einer Fahrzeit bis 3 Jahre.

Lohngruppe 4 Zeitlohn 1,26

Jungbootsmann mit abgeschlossener Lehre und bestandener Facharbeiterprüfung bis zu 2 Jahre Fahrzeit als Bootsmann

2. Bootsmann auf großen Schiffen.

Bootsm. auf offenen Fahrzeugen mit Stromverbot einschließlich gr. Saalemaß Kahn.

Weibl. Bootsm. mit mehr als 5 Jahre Fahrzeit.

Bootsm. auf SD im Buggierverkehr und auf unter 1600 Kgr. Trossenzug.

Bootsmann auf SF bis 170 to

Heizer ab 3 Monaten Fahrzeit bis 1 Jahr bez. bis nach bestandener Kesselwärterprüfung (o. Prüfung jedoch mit erlernten techn. Beruf).

Umschüler Bootsmann mit mindestens 2jahr. Fahrzeit

- 5 -

Lohngruppe 5 Zeitlohn 1,38

Bootsmann mit Prüfung auf allen Haff und Bodden Schiffen.
Bootsmann auf allen Schrägdeckern
Bootsmann ab 2jähr. Fahrzeit mit Ausnahme auf offenen
Kähnen und Stromverbot.
Heizer mit abgelegter Prüfung und mindestens 1jähr. Fahrzeit.

Lohngruppe 6 Zeitlohn 1,43

2. Maschinist., 1. Heizer, 2. Steuermann mit Patent
1. Bootsman auf Schrägdeckern ab Plauer Maßkahn
(1. Heizer ist der Kollege dem noch ein oder mehrere
Heizer unterstehen).
Heizer auf Schiffen, die lt. Materialverbrauchsnorm
ständlich mehr als 500 Kgr Kohle verheizen.

Lohngruppe 7 Zeitlohn 1,54

Kahnschiffsführer
1. Steuermann auf SB und MS
Maschinisten auf SF und SD bis 4000 Kgr Trossenzug
Alleinmaschinisten auf kleinen Schiffen (ohne Heizer)
Maschinisten auf Fahrgastschiffen:

Lohngruppe 8 Zeitlohn 1,64

Schiffsführer auf SD bis 350 PS und mindestens 4000 Kg
Trossenzug.
Schiffsführer auf Selbstfahrern (Dampf und Motorfrachtschiffen.) bis 500 to
Schiffsführer auf Fahrgastschiffen bis 400 verm. Plätzen
in Haff und Bodden Fahrt 150 Plätze
1. Maschinisten, auf SD (erster Maschinist ist der Kollege,
dem ein 2. Maschinist untersteht.)
Maschinist auf SD mit mehr als 4001 kg Trossenzug.